

## はじめに

成田空港は、開港40年目を超えて新たなステージに入った。すなわち、2018年3月13日、千葉県と成田空港周辺9市町<sup>\*1</sup>、成田国際空港株式会社（以下、NAA）、国による「成田空港に関する四者協議会（以下、四者協議会）」が開催され、成田空港のさらなる機能強化が最終合意に至った。この合意に基づいて、A滑走路の飛行時間を従来の「6時～23時」から「6時～0時」へ延長する変更が19年冬ダイヤから適用された他、新たなC滑走路（3500m）の増設やB滑走路の北側1000mの延伸など、年間発着枠を現在の30万回から50万回へ拡大するためのインフラ整備が進められている。

施設の整備だけでなく、空港を運用する人材の確保が必要になるが、全国的に人手不足が顕在化する中では、さらなる地域からの人材供給が機能強化を実現するための鍵になる。このため、地域では、新たに空港や関連産業で活躍する人材から暮らしの拠点として選ばれるまちづくりの推進が不可欠となる。言い換えれば、空港に人材を供給し続けられる地域として成田空港周辺地域の持続的な発展を実現することが、成田空港の機能強化の実現に向けて欠かせないファクターとなっている。

そこで本稿では、成田空港を取り巻く最近の動向や今後の課題などを整理

しつつ、成田空港の機能強化を起爆剤とした周辺地域の持続的な発展に向けて、今後必要となる取り組みなどについて考察したい。

### (1) 成田空港を取り巻く最近の動向

成田空港の路線ネットワークをアジアの主要空港と比較すると、仁川国際空港（韓国）などではアジア路線が約80%を占めているのに対し、成田空港はアジア路線が52%、北米・欧州・豪州が26%、国内線が22%となっている。フランスの良いネットワークが強みであり、特にアジアと北米の経由地として重要な役割を果たしている。

成田空港の暫定平行滑走路の供用開始（2002年度）以降の航空機発着回数は、11年度までは、リーマン・ショック（08年9月）に伴う世界的な景気低迷や東日本大震災の発生（11年3月）などから年間19万回前後で横ばい推移した。その後は、12年以降に国内外のLCCの就航が続いたことや、アジア路線を中心に国際線の新規就航・増便が相次いだことから、右肩上がりの動きが続いた。その結果、18年度の航空機発着回数は約26万回、航空旅客数は約431.8万人、航空貨物量は約21.3万トンとなり、航空機発着回数および航空旅客数は過去最高となった。

こうした成田空港の航空旅客数の伸びは、都心と成田空港を結ぶ公共交通

# 鉄道の未来学

基調報告 57

千葉県では官民連携の「成田空港活用協議会」が実行組織となり、「成田空港を活用した経済活性化」と「成田空港を利用する人流・物流の拡大」を目指し、さまざまな取り組みが進められている。成田空港はどのように成長し、地域経済に貢献していくのか。また、地域は空港をどのように活用しようとしているのか。成田空港と周辺地域の持続的な発展に向け、最近の動向や課題を整理し、今後必要となる取り組みについて考察する。

## 成田空港を活用した地域活性化への取り組み

株式会社ちばぎん総合研究所  
調査部長

### 関 寛之

Hiroyuki SEKI

1968年生まれ。91年千葉銀行入行。2000年ちばぎん総合研究所入所。主な調査研究実績（成田空港関連）：「成田空港周辺における地域活性化策実現戦略策定事業（千葉県受託）」「成田空港周辺地域における公共交通のあり方に関する調査（地域振興連絡協議会受託）」「成田空港関連企業の雇用ニーズ調査（成田空港活用協議会受託）」「成田空港経済波及効果調査（地域振興連絡協議会託）」など多数。

\*1：成田市、富里市、香取市、山武市、栄町、神崎町、多古町、芝山町、横芝光町を指す。以下、9市町と記載

の発展に下支えされている。とりわけ、10年に開業した京成電鉄の成田スカイアクセス線は、都心から成田空港までを最速36分（従来比▲15分）で結んでいる他、成田空港と羽田空港間直結の「アクセス特急」が新設されるなど、成田空港のアクセス利便性の向上に大きく寄与した。19年10月には、スカイライナーの運行本数が、1日59本から82本に増便されるなどアクセスがさらに良くなっている。

もつとも、成田空港を取り巻く経営環境は、決して楽観できない状況にある。成田空港の航空旅客数の17年の世界順位は18位と07年（7位）から大幅にランクダウンしている。国内に目を転じると、国際線乗降客数の国内空港間シェアは、羽田空港の再国際化や地方空港における国際線就航などを映じて、08年度の56%から18年度には34%に大きく落ち込んでいる。また、成田空港は、航空貨物の優位性が高いイメージがあるものの、航空貨物量の世界ランキングは同3位から5位、国際線貨物取扱量の国内シェアは同68%から54%と、いずれも下落している。これらの数字を見る限り、成田空港を取り巻く環境は厳しいと言わざるを得ない。

このような状況下、アジアでは、経済成長を背景に国際空港が台頭してきている。将来を展望しても、規制緩和による中国路線およびLCCのマーケット拡大などにより国際航空需要のさらなる増大が見込まれる中、アジア

のライバル空港は設備拡張・高度化などの機能強化を積極的に進めている。首都圏空港（成田空港および羽田空港）が世界に伍していくアジアのハブとなり、インバウンドを受け入れて日本経済を発展させていくためには、さらなる機能強化の早期実現と空港を起点とした鉄道および道路の整備が喫緊の課題といえる。

## (2) 成田空港のさらなる機能強化が進展

首都圏空港を取り巻く国内外の環境変化に対応し、その競争力を高めるため、2018年3月に開催された四者協議会において成田空港のさらなる機能強化が合意に至った。この合意を受けて、国土交通省は、19年11月に空港施設の設置・管理を規定する基本計画を53年ぶりに改定し、空港敷地の拡大や、新設・延長する滑走路の仕様などを明記した。その後、NAAは、航空法に基づく空港等の変更許可申請を国土交通省に提出、今年1月31日には、国土交通省が許可。NAAによると、今回の申請に伴う総事業費は5千億円程度で、28年度末の完成を目指すという。

成田空港の機能強化が実現すると、航空機発着回数の上限は50万回（18年度比+1.9倍）となり、羽田空港を合わせた首都圏空港の航空機発着回数は約100万回となる。また、将来的には、成田空港の航空旅客数は7500万人（同+1.7倍）、航空貨物量

は300万トン（同+1.4倍）に増加することが見込まれており、成田空港の機能強化が千葉県経済に与えるインパクトは大きい。

一方、首都圏では、成田空港の機能強化の動きに加えて、圏央道や外環道など三環状線を中心に高速道路網が整備され、首都圏経済の一体化が急速に進んでいる。経済の一体化は、各地域の産業交流の活性化による相乗効果が期待できる半面、地域間競争の激化も示唆している。千葉県が成田空港の機能強化に伴う経済的な恩恵を享受するためには、首都圏における千葉県の位置付け（強み）を活かすとともに、成田空港を活用した成長戦略とオール千葉による取り組みが欠かせない。

## (3) 成田空港周辺9市町の成長戦略

### （仮称）実施プランの推進

成田空港を活用した成長戦略の策定は、四者協



都心と成田空港を結ぶ公共交通の利便性向上が成田空港の発展を下支えする



空港や駅では多言語化対応が急ピッチで進む

議会の連携の下で、成田空港周辺9市町のエリアで先行的に動き出している。

四者協議会は、2018年3月に9市町の今後の地域振興に向けた『成田空港周辺の地域づくりに関する「基本プラン」』を取りまとめた。同プランでは、成田空港の機能強化の経済効果を周辺地域が取り込むために、①幅広い分野の「産業振興」を図る、②道路網をはじめとした「インフラ整備」に注力する、③空港周辺住民の生活が一層充実するよう「生活環境」の向上に取り組み、という三つの方向性を打ち出した。

四者協議会は、同プランをベースに地域の将来像や具体的な施策・事業を整理した『成田空港周辺の地域づくりに関する「(仮称)実施プラン」』(以下、実施プラン)を20年3月に取りまとめ、20年度より成田空港を活用した

地域振興策が本格始動する。

「実施プラン」の計画期間は、32年(航空機発着回数50万回化の時期)までとしており、地域の発展と空港の発展が好循環する地域づくりを目的とし、「生活環境の向上」をはじめ、「産業振興」「インフラ整備」を地域活性化策の柱として、実現性を精査した「今、できること」と、将来像に向けて「今後、検討すべきこと」を整理することで実現性・実効性を確保しながら、空港や周辺地域での整備の進展などに応じて「成長する実施プラン」として不断の見直しを行う戦略としている。

成田空港の将来構想では、第1フェーズとして、28年度末までに新滑走路等を供用開始し、第2フェーズとして、30年代までに第4ターミナルおよび新貨物施設等を整備する。「実施プラン」では、こうした空港の将来構想を支えつつ、その効果を受受する地域の将来像として、「地域と空港を支える人材の確保を起点とした地域づくり」を標榜した。

とりわけ、空港内での従業員の増加に加え、企業誘致や観光・農業振興による雇用の場の創出により、成田空港内外で機能強化に伴う雇用増加が最大で約6・4万人程度見込まれていることは、空港周辺地域にとっては地域活性化の大きなチャンスと言える。すなわち、9市町がこれらの新たな就業者の移住の受け皿となる機会が増える

他、地元の若者が空港関連企業に就職することで、定住人口の減少に歯止めをかけ、地域社会・経済の持続可能性を高める効果も期待できる。これらの各主体の施策・事業の推進によって機能強化に伴う従業員とその家族を住民として取り込むことで、9市町の32年の人口目標は42万人(現状のエリア人口約38万人+4万人程度)としている。

その実現のためには、空港関連企業との人材マッチングなどの就業促進の取り組みや、地元の小中学生たちに成田空港を働く場として認識させるキャリア教育、移住者や若者に終の棲家として選ばれるよう、ライフスタイルの多様化に対応した魅力的かつ個性的なまちづくりといった地域特性を活かしながら幅広い分野で空港の効果を打ち込む地域活性化策を、四者が連携して推進するとともに、この地域特有の財政需要に対する国の財政措置や、都心直結線など鉄道の整備といった四者の枠組では対応しきれない部分は、連携して要望活動を行っていくこととしている。

#### (4) 成田空港周辺地域の最近の開発動向

成田空港周辺地域では、成田空港の機能強化を視野に入れつつ、さまざまなお開発案件が既に動き出している。

交通インフラの面では、2019年3月に北千葉道路の成田市船形1押畑間(延長3・8km)が開通した他、24

年度には、圏央道の大栄JCT-松尾横芝IC間が開通(これをもって千葉県区間が全通)する見通しとなっている。圏央道の同区間内には、二つのインターチェンジが整備される予定であり、インターチェンジ周辺における新たな産業用地の確保が課題となっている。

成田市においては、市により吉倉地区で新駅(京成線の京成成田駅と成田空港駅との中間地点)の整備も含めた新たなまちづくり計画が進められている。既に、20年4月の開院に向けて、国際医療福祉大学病院(診療科39科、病床数642床)や医師社宅・看護師寮の建設が進められている他、同病院を核とした医療関連産業の集積促進や住環境の整備も検討されている。

1974年に業務を開始した「成田公設地方卸売市場」では、老朽化の進行に伴い、2021年度を目標に空港隣接地への移転計画が進められている。新たな成田市市場では、農水産物の「輸出拠点化プロジェクト」として、輸出手続きのワンストップ化や首都圏における産地・集荷地のネットワーク化、加工機能の充実などに取り組みという。とりわけ、千葉県では、空輸に向きな重量野菜(大根やキャベツなど)や魚介類の産出額が日本有数であるだけに、地域の農業・漁業関係者と連携した6次産業化の推進により、加工品の輸出割合をいかに高めていけるかが成功の鍵を握っているものとみられる。

(5) 成田空港活用協議会への期待

成田空港の機能強化に伴う経済波及効果を9市町のみならず千葉県内の各エリアにあまねく浸透させるためには、観光・産業拠点や2次交通網など千葉県固有のインフラを有効に活用しつつ、官民一体となった取り組みが不可欠である。その旗振り役を期待されているのが「成田空港活用協議会」である。同協議会は、成田空港を活用した千葉県経済の活性化事業を「オール千葉」で進めるために2013年に設立された唯一の官民連携組織であり、19年時点の会員数は、148団体（企業・団体会員…102社・団体、県・市町村会員…46団体）となっている。

同協議会では、成田空港の活用をテーマにした経済活性化ビジネスセミナーや航空・空港関連企業の商談会など県内企業のビジネスチャンス拡大に向けた事業の他、県民を対象とした成田空港の利用促進キャンペーンや親子見学バスツアーなど成田空港の利用促進に向けた事業をこれまで行ってきた。今後は、成田空港の機能強化という追い風に対応して、成田空港と地域社会がWinWinの関係となるような将来像をいかに描いていくかが課題となる。



（出所）千葉県経済同友会「千葉県の30年後の将来像」

千葉県の道路整備の最近の動きをみると、2018年6月に外環道三郷南IC—高谷JCT間、19年3月には北千葉道路（成田—市川間）の船形—押畑間が相次いで開通した。また、圏央道の県内未開通区間（大栄JCT—松尾横芝IC）も24年度を目途に開

通する見通しとなっており、県内の道路整備は、着々と進展している。今後の千葉県内の道路整備を展望すると、千葉県が「千葉県道路整備プログラム」のなかで整備を明言している銚子連絡道路・長生グリーンラインに加え、東京湾アクアラインの普通車通行料金800円の恒久化や北千葉道路の早期全通が求められる。さらに長期的な視点に立てば、東京湾アクアラインの拡幅および東京湾口道路、第二東京湾岸道路の整備など、大型プロジェクトの検討も並行して進めるべきである。

最後に、これまで見てきた成田空港を取り巻く現状や今後の課題を踏まえ、成田空港の機能強化を追い風に千葉県が持続的に発展していくために必要な取り組みについて提言したい。世界の航空需要を展望すれば、アジア・太平洋地域を中心に年率4〜5%程度の伸びが見込まれており、将来にわたっての航空旅客と航空貨物の増加

に対応するためには、鉄道および道路の整備による輸送力増強と強靱化の取り組みが欠かせない。鉄道整備の面では、都心直結線構想や京葉線の複々線化の早期実現の他、現在、JR線と京成線では成田空港内での同一のルートを使用しており、災害・テロ等の発生時や将来の需要増加への対応に不安があるため、今後の対応が求められる。また、現在の成田エクスプレス大宮行きは都内を経由するルートとなっており、成田から大宮に直接至るルートを既存路線も活用しつつ整備すれば、大宮を通る各幹線等からのアクセス利便性の向上につながるものと思われる。さらには、長期的にみた首都圏の発展余地を確保するために、東京湾アクアラインと並行して鉄道を通し、品川から羽田空港を経由して木更津・千葉・東京を結ぶ東京湾

大環状線を構築することは、将来のバスの運転手不足を視野に入れると、その意義は大きく、検討に値するものと考えられる。千葉県は、大環状線を構築することは、将来のバスの運転手不足を視野に入れると、その意義は大きく、検討に値するものと考えられる。千葉県は、大環状線を構築することは、将来のバスの運転手不足を視野に入れると、その意義は大きく、検討に値するものと考えられる。